

45. týden 2025



AutoTablet.cz

novinky z www.autoweek.cz



Pokud chcete něco navíc, klikněte sem a stáhněte si jako pdf.



Jeep představuje novou generaci modelu Compass

Jeep spolu se zahájením výroby v italské továrně Melfi uvedl na český trh třetí generaci modelu Compass. Kompaktní SUV je klíčovým modelem značky na evropských trzích, jehož prvních dvou generací se celosvětově prodalo 2,5 milionu kusů. V nabitém segmentu C-SUV vyniká schopnostmi jízdy v terénu jako správný reprezentant značky Jeep.

Compass třetí generace je postavený na platformě STLA Medium. Je dlouhý 4552 mm s rozvorem náprav 2795 mm a zavazadlový prostor má objem 550 l resp. až 1561 l. Pro lepší využitelnost v terénu disponuje světlou výškou 200 mm, největšími nájezdovými úhly v segmentu a brodivostí 470 mm. K tomu přidává ochranu karoserie pomocí lisovaných plastových prvků z odolného materiálu.

Základní Compass e-Hybrid se 48 V mild-hybridním systémem má tříválec 1,2 l/105 kW (143 k). Plug-in hybrid bude uveden na trh příští rok s motorem 1,6 l, celkovým výkonem systému 143 kW (195 k) a dojezdem na elektřinu až 95 km díky akumulátoru s využitelnou kapacitou 18 kWh.

Compass Electric je k dispozici s akumulátorem 74 kW pro dojezd 508 km a s elektromotorem 157 kW (213 k). Později se přidá verze se 170 kW (231 k) a akumulátorem 96 kW pro dojezd až 650 km.

Ve verzi s pohonem všech kol 4xe budou dva elektromotory poskytující největší výkon systému 276 kW (375 k). Akumulátor 96 kWh umožní dojezd až 600 km. Systém pro jízdu v terénu Selec-Terrain bude i s funkcí uzávěrky 4WD Lock. V této verzi budou větší nájezdové úhly a brodivost 480 mm.

Přístrojový panel tvoří displej 10", který doplňuje head-up displej a 16" centrální displej infotainmentu. Za příplatek je k dispozici automatizované řízení 2. úrovně pro jízdu na dálnici nebo parkovací manévry. Standardem je možnost zdroje energie pro vnější spotřebiče V2L.

Objednávky na nový Compass e-Hybrid 145 k s akční cenou 799 900 Kč a Compass Electric 210 k/74 kW za 1 049 900 Kč už prodejci začali přijímat. První vozy budou dodány v únoru 2026. V lednu 2026 se přidá plug-in hybrid 195 k a verze Electric 230 k/96 kW. V březnu 2026 je doplní i Electric 375 k 4xe.

Zemřel Louis Schweitzer

Bývalý generální ředitel Renaultu Louis Schweitzer zemřel ve věku 83 let. Louis Schweitzer se narodil v Ženevě a do skupiny Renault nastoupil v roce 1986 po úspěšné kariéře ve francouzské státní správě – nejprve jako finanční ředitel, poté jako zástupce generálního ředitele než se ujal nejvyššího postu. Schweitzer byl předsedou představenstva a generálním ředitelem společnosti Renault v letech 1992 až 2005. Pod jeho vedením Renault zachránil zadlužený Nissan před téměř bankrotem a v roce 1999 získal kontrolní podíl v japonské automobilce. Schweitzer byl také architektem akvizice a přestavby rumunské automobilky Dacia společností Renault v roce 1999 s cílem proměnit podceňovanou státní společnost ve spolehlivou nízkonákladovou značku.

V roce 2024 organizace AutoBest uvedla Louise Schweitzera do Síně slávy automobilového průmyslu. Před několika týdny nám ještě poskytl exkluzivní rozhovor, z něhož najdete citace na str. 10.

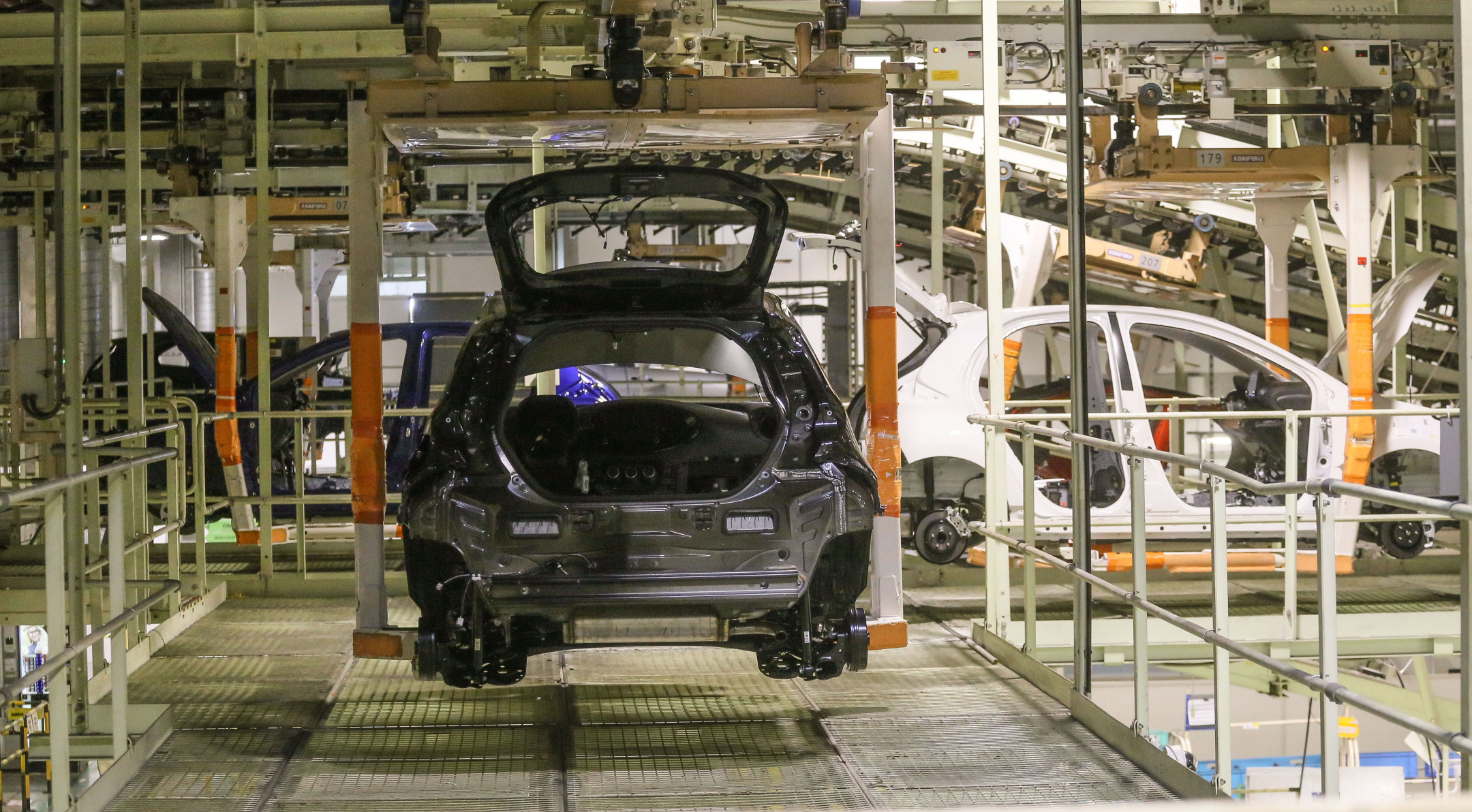


Renault Twingo E-Tech elektrický v tempu čínské konkurence

Roztomilý, připomínající legendárního předchůdce, ale také cenově dostupný – Renault Twingo se vrací jako městský elektromobil. Renault splnil slib a představil Twingo E-Tech elektrický během dvou let za cenu nižší než 20 000 eur (490 000 Kč). Pětidveřový vůz na platformě AmpR Small



jedlouhý 3789 mm (rozvorná prav 2493 mm) se zavazadlovým prostorem 305 l. V kokpitu je 7" digitální přístrojový panel a volně stojící 10" centrální displej multimediálního systému OpenR. S hmotností 1200 kg patří k nejlehčím elektromobilům. Pohon zajišťuje elektromotor s výkonem 60 kW (82 k). S kapacitou akumulátoru 27,5 kWh má dojezd až 263 km. Jde o první model skupiny Renault vybavený akumulátorem LFP (lithium-železo-fosfát). Projekt vedla ve Francii dceřiná společnost Ampere. Akumulátory a elektrický pohon navrhlo vlastní výzkumné a vývojové centrum ACDC v Šanghaji, v případě akumulátorů ve spolupráci se společností CATL. Vyrábí se ve Slovinsku v závodě Novo Město. V České republice bude uveden koncem roku 2026.



Toyota v Kolíně spustí výrobu nového Aygo X

Kolínská Toyota se připravuje na výrobu elektromobilu. Ještě předtím, 12. listopadu, v Kolíně zahájí výrobu modernizovaného hybridního modelu Aygo X.

Přípravy na výrobu nového elektromobilu v závodě Toyota v Kolíně jsou v plném proudu. „U továrny už vzniklo nové parkovací místo a je také připravena plocha k výstavbě nové haly na montáž akumulátorů. Vedle ní bude svařovna, hala na protikorozi úpravu a celkovou montáž. Posléze k tomu přibude také finální linka, kde budeme montovat tuto baterii do elektromobilu,“ řekl šéf závodu Toyota Motor Manufacturing Czech Republic (TMM CZ) v Kolíně Robert Kiml.

„Je to největší investice v naší 20leté historii. Tento projekt společnosti Toyota Motor Europe (TME) vyjde asi na jednu miliardu eur, což je asi 25 miliard korun, z toho 17 miliard bude proinvestováno v kolínském závodě s našimi dodavateli dohromady. Očekáváme, že kolem 10 miliard budou investice do budov, technologií, materiálu a příprav, které plánujeme udělat. Všechna tři auta pak pojedou na jedné lince. Bude na ní tedy nový elektrický vůz, Aygo X hybrid a hybridní Yaris,“ uvedl Kiml.

Půjde o první výrobní závod na výrobu elektromobilů Toyoty v Evropě. Závod TMM CZ v Kolíně se rozšíří z původních 152 032 m² na 173 202 m² za účelem zahájení výroby nového vozidla včetně příslušných akumulátorů, instalace nové lakovny a svařovny.

Peníze na novou výrobní linku pro elektromobily budou zajištěny formou nových investičních výdajů automobilky Toyota ve výši 680 milionů eur včetně investiční pobídky české vlády až do výše 64 milionů eur do speciálního závodu na montáž akumulátorů.

Už v polovině listopadu odstartuje v kolínské továrně výroba modernizované Toyoty Aygo X. Nově bude Aygo X k dispozici výhradně s hybridním pohonem, díky čemuž se výroba v kolínské TMM CZ změní už jen na hybridní modely. K novému Aygu X přibude rovněž zcela nová výbava GR Sport.

V současnosti Toyota v Kolíně vyrábí modely Aygo X a Yaris Hybrid s výrobní kapacitou 220 000 vozidel ročně. Kolínský závod má v České republice za víc než 20 let vyrobil přes 4,5 milionu aut.

Dvě premiéry Opelu na veletrhu e-Salon

Na veletrhu čisté mobility e-Salon (13. 11. – 16. 11.) Opel představí Grandland



Electric AWD s pohonem všech kol a sportovní vůz Mokka GSE. SUV Grandland Electric AWD je první plně elektrický model značky s pohonem všech kol. Má největší celkový výkon systému 239 kW (325 k) a s akumulátorem 73 kWh ujede až 502 km. Cena začíná na 1 299 990 Kč. Prožitek z dynamické jízdy v sériovém elektromobilu nabízí Opel Mokka GSE s výkonem 207 kW (280 k). Akumulátor o kapacitě 54 kWh umožňuje dojezd až 336 km. Kompaktní elektromobil Mokka GSE zdobí specifické prvky řady GSE inspirované soutěžním speciálem Mokka GSE Rally. Cena Mokky GSE začíná na 1 059 990 Kč.

Škoda dodá Policii ČR 352 vozů Kodíaq

Policie ČR do konce roku převezme 352 vozů Škoda Kodíaq 2,0 TSI DSG 4x4. Prvních 51 z nich bylo předáno na polygonu automobilky Škoda Auto v Úhelnici u Mladé Boleslavi. Postupně nahradí vozy Škoda Octavia Combi z let 2019 a 2020, které dnes mají najeto často i 350 000 km. Dodané vozy jsou speciálně upraveny tak, aby splnily vysoké nároky služebního provozu. Motor 2,0 TSI/195 kW pochází z verze Kodíaq RS. Adaptivní podvozek DCC+ dostal specifické nastavení zohledňující dodatečnou hmotnost policejní výbavy a je celkově uzpůsoben pro náročný provoz policejního speciálu. Modifikována byla i volba jízdního režimu – nabízí možnost rychlého přepnutí pohonu a podvozku



do režimu Sport, aby měl řidič okamžitě k dispozici maximální jízdní dynamiku. Policejní Kodíaq je vybaven robustnějším brzdovým systémem ze sedmimístné verze. Vedle polepů má nově vyvinutý přední ochranný rám. Interiér byl upraven tak, aby umožňoval převoz zadržené osoby, případně posloužil jako mobilní kancelář.

Další témata 45. týdne na autoweek.cz

MOL prosazuje Evropské minimum konkurenceschopnosti

Vozy na autoplyn míří k dalšímu rekordu

Roste zájem obcí o instalaci vlastních dobíjecích stanic



Je na dosah řešení čipové krize?

Nizozemsko je připraveno pozastavit ministerské nařízení, které mu dalo kontrolu nad čínským výrobcem čipů Nexperia, pokud Čína znovu povolí vývoz svých kritických čipů. Pokud se dodávky obnoví a budou v nadcházejících dnech ověřeny, Nizozemci jsou ochotni pozastavit nařízení již příští týden. Bude také nutné vyřešit finanční otázky mezi Nexperií a jejími čínskými provozy.

Dalším signálem ochlazení napětí je, že nizozemská vláda ve svém prohlášení uvedla, že očekává, že čínská pobočka Nexperia v nadcházejících dnech obnoví dodávky čipů. „Vzhledem ke konstruktivní povaze našich rozhovorů s čínskými úřady Nizozemsko věří, že dodávky čipů z Číny do Evropy a zbytku světa se v nadcházejících dnech dostanou k zákazníkům Nexperia,” uvedl nizozemský ministr hospodářství Vincent Karremans.

Nizozemská vláda koncem září převzala kontrolu nad řízením Nexperia a jako důvod uvedla kroky zakladatele společnosti Wingtech, což je firmy Nexperia, Zhanga Xuezhenga, které údajně „představují zneužití finančních zdrojů pro vlastní obohacení generálního ředitele i jeho dalších společností v Číně.” Wingtech tato tvrzení popřel a požaduje, aby byl Zhang znovu jmenován generálním ředitelem společnosti

Nexperia poté, co byl 7. října suspendován amsterdamským soudem.

Tento zásah dal nizozemskému státu právo blokovat nebo měnit klíčová rozhodnutí, včetně přemístění součástí společnosti nebo propuštění vedoucích pracovníků. Peking reagoval omezením vývozu produktů společnosti Nexperia.

Nizozemská jednotka, která dodává čipy pro řízení výkonu používané automobilkami, 29. října oznámila zákazníkům, že zastavuje dodávky základních desek do svého montážního závodu v Číně. Ty představují polovinu objemu její produkce před krizí. Jak varovala asociace ACEA, bez vyřešení sporu budou evropští výrobci automobilů nuceni během několika dní zastavit výrobu kvůli prohlubujícímu se nedostatku čipů Nexperia.

Automobilky se zatím spoléhají na ubývající rezervy, aby udržely závody v chodu, přičemž některé se již na odstávky připravují a klient Nexperia Bosch už omezil výrobu. Nedostatek je důsledkem zmrazení vývozu komponent vyráběných čínskými provozy společnosti Nexperia, což přerušilo dodávky jednoduchých, ale nepostradatelných polovodičů používaných v řídicích jednotkách vozidel.

Hledají se nejlepší mladí automechanici z celé České republiky

Společnost J+M Autodíly ve spolupráci s předními firmami z automotive průmyslu vyhlašuje první ročník prestižní celostátní soutěže pro studenty středních škol technických oborů. Velká Cena J+M Autodíly nabídne mladým talentům příležitost změřit své síly, získat finanční odměny v celkové výši 100 000 Kč a představit se potenciálním zaměstnavatelům. Cílem soutěže je zpopularizovat obor automechanik a příbuzné technické obory, podpořit mladé talenty a zároveň ocenit práci jejich škol a pedagogů. „Automobilový průmysl čelí nedostatku kvalifikovaných

mechaniků. Touto soutěží chceme ukázat mladým lidem, že práce s auty je perspektivní kariéra plná příležitostí,“ říká Adam Petřík, Výkonný ředitel společnosti J+M Autodíly. Soutěž probíhá ve dvou kolech a zapojí studenty ze všech 14 krajů České republiky. Krajské kvalifikační kolo proběhne 10.–14. listopadu a velké finále se uskuteční v Praze 3. prosince 2025.



Strategické partnerství R-M s JLR

Certifikovaná opravárenská síť Jaguar Land Rover si vybrala prémiovou značku R-M jako preferovaného partnera pro lakování pro svůj globální program karoserií a lakování v Evropě a na trzích EIRO (European Importer Region Organisation). Toto strategické partnerství a spolupráce podtrhuje závazek

společnosti BASF Coatings poskytovat prémiová řešení pro renovace laků, která splňují nejvyšší standardy udržitelnosti, kvality a výkonu. „Jsme hrdí na to, že naše špičkové lakovací systémy a pokročilá digitální a konzultační řešení budou i nadále volbou sítě certifikovaných lakoven JLR v Evropě a EIRO. Společně podporujeme odkaz ikonických značek, jako jsou Range Rover, Defender, Discovery a Jaguar, a prosazujeme vysoce kvalitní opravy,“ říká Michael Hill, Global Strategic Account Manager pro JLR ve společnosti BASF Coatings.

Importérem značky R-M pro Českou republiku je společnost Bučan.





Program veletrhu e-Salon

Program veletrhu čisté mobility e-Salon od 13. do 16. 11. v PVA Expo Praha nabídne prestižní konferenci, festival elektrokol i možnost testovat elektromobily. Veletrh přinese nové technologie, modely vozů i program pro odborníky a širokou veřejnost. Nabídne mezinárodní konferenci, festival elektrokol, závody i možnosti testování elektromobilů, kol, čtyřkolek a dalších vozítek. Partnerem pro energetiku PVA Expo Praha je společnost PKV Build s.r.o.

Sedm hal letňanského výstaviště zaplní premiéry elektromobilů světových značek, expozice užitkových a nákladních vozů, výběr elektrokol, čtyřkolek a dalších vozítek i dobíjecí technologie a další produkty. Chybět nebude ani bohatý program.

Sedmý ročník veletrhu e-Salon bude zahájen ve čtvrtek 13. listopadu a jeho první den bude věnován pouze odborné veřejnosti. Odstartuje odbornou konferencí Čistá mobilita, pořádanou organizátorem veletrhu, společností ABF, na níž vystoupí přední odborníci na elektromobilitu z Česka i zahraničí. Zúčastní se jí také ministr dopravy ČR Martin Kupka. Témata jednotlivých bloků akce s podtitulem Směřování k čisté mobilitě – nové výzvy pro města a pro průmysl se zaměří na aktuální dění v tomto odvětví, na úspěchy i problémy, které se ho dotýkají. Jednotlivé

panely budou probíhat v konferenčních prostorách Vstupní haly III. Partnery konference jsou společnosti Envitrail a AgeVolt.

Také pátek 14. listopadu nabídne odborným návštěvníkům veletrhu e-Salon konferenci s názvem Moderní technologie v elektrické dopravě. Tematicky se zaměří například na podporu elektromobility v ČR a zpětnou vazbu průmyslu, odvětví čisté mobility z pohledu státních institucí nebo nastíní problematiku koupě ojetých elektrických vozů.

Pravidelnou součástí veletrhu jsou testovací jízdy vozů, které se těší velké oblibě veřejnosti. V Hale 1 bude ve spolupráci s partnery CAR MNGMT a Voltdrive pro návštěvníky připravena testovací flotila ročníku 2025, která bude čítat více než 60 modelů elektromobilů.



AutoTablet.cz vychází každý týden jako výběr nejdůležitějších témat z www.autoweek.cz.

Redakce:

Ing. Vladimír Rybecký (vladimir.rybecky@gmail.com)

Ing. Antonín Matějka (amatejka@autoweek.cz)

RNDr. Ivana Rybecká (rybecka@volny.cz)

Technické zpracování:

BcA. Anna Štorková, DiS. (anna.rybecka@seznam.cz)

Luděk Šipla

Tento newsletter nelze považovat za obchodní sdělení ve smyslu ust. § 2 písm. f) zákona č. 480/2004 Sb., o některých službách informační společnosti.

UPOZORNĚNÍ

Redakce AutoTablet.cz nevyužívá žádné osobní údaje těch, kteří mají objednaný odběr magazínu (e-letteru). Redakce AutoTablet.cz nemá k dispozici žádné údaje o odběratelích kromě e-mailové adresy. Tyto e-mailové adresy se nijak dále nezpracovávají, nevyužívají a neposkytují třetím stranám.

Odběr magazínu AutoTablet.cz je kdykoliv možné zrušit na

https://www.autoweek.cz/cs-news_letter

Odběr lze rovněž zrušit na základě žádosti zaslané na

vladimir.rybecky@gmail.com

Po zrušení odběru redakce nemá dotyčnou e-mailovou adresu dále k dispozici.

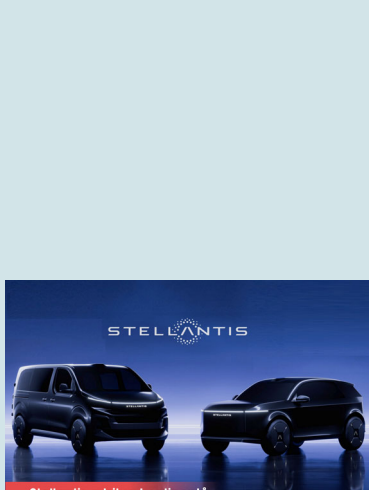
Klikněte zde a stáhněte si AutoTablet ve formě pdf, získáte ještě:



Z exkluzivního rozhovoru s Louisem Schweitzerem pro AutoBest

[illegible]

**Významný
ekonom dává
německým
automobilkám
jen malou šanci**

[illegible]

Tvrdý obchod s Trumpem pro Japonsko



Stellantis a bitva kontinentů

Partner organizace:





Z exkluzivního rozhovoru s Louisem Schweitzerem pro AutoBest

„Když jsem nastoupil do Renaultu, všichni mi říkali: Proč jdete do této firmy? Vždyť zanikne! Mysleli si, že zanikne před koncem 80. let. Tak se to ale nevyvíjelo.“

„Nejprve bych měl říct, proč jsme hledali Nissan. Renault v té době prosperoval a měl velmi dobrou pozici s dobrými modely, ale byli jsme výhradně evropským výrobcem. Nebyli jsme na asijském ani americkém trhu a můj názor byl, že se chceme rozšířit na tyto dva trhy. K tomu jsme potřebovali partnerství. Tak jsem se podíval na asijské výrobce. Nebyli jsme tak bohatí a nemohli jsme si dovolit je koupit. Ale viděli jsme Nissan, který si nevedl dobře. Jeho vedení chtělo partnerství, které by mohlo přinést peníze a nové techniky řízení. Takže jsme si udělali analýzu a zjistili, že továrny jsou efektivní, dělníci produkují dobrou kvalitu, inženýři byli velmi dobří, ale v managementu chyběla energie, klesala motivace a společnost upadala. Můj názor byl, že Nissan je dobrá společnost s problémem v managementu. Nemůžete obrátit společnost, která je špatná a se špatnými pracovníky v lepší, než ve skutečnosti je. Pokud je ale problém v managementu, lze dosáhnout obrát ve velmi krátkém čase. Poslal jsem do Nissanu Carlose Ghosna s malým týmem 30 lidmi a během několika let se mu podařil pozoruhodný obrát.

Nissan se zlepšil a věci se začaly dařit tak, jak by měly.“

„Snaha o rozvoj synergií mezi Renaultem a Nissanem nebyla úspěšná ze dvou důvodů. Inženýři lpěli na svém obvyklém způsobu práce – lidé z Nissanu se nechtěli sblížit s lidmi z Renaultu. A Carlos Ghosn chtěl zůstat v čele Nissanu, což nebyl můj plán. Můj plán byl, že by měl být v čele skupiny a měl by jmenovat generálního ředitele, kterého by lidé z Nissanu uznávali jako svého šéfa. Mít stejného šéfa pro dvě společnosti prostě nefunguje. Takže Nissan si nevybudoval vedoucí tým složený z Japonců. Nissan a Renault místo toho, aby se sblížily a staly se jednou skupinou zůstaly dvěma společnostmi v rámci jedné skupiny a začaly se spíš vzdalovat místo aby spolupracovaly. A pak samozřejmě nastala krize spojená s tím, co Carlos udělal, a v Nissanu nebyl nikdo, kdo by byl připraven převzít jeho vedení. V automobilce můžete mít různé techniky řízení, ale nikdy jsem neviděl špatně řízenou automobilku, která by byla úspěšná.“

„Spolupráce? Jistě, ale fúzí se obávám. Fúze je obtížné úspěšně uřídit, protože každá automobilka má velmi silnou osobnost. Nevěřím ve fúze rovnocenných firem. Nikdy jsem žádnou neviděl. Společnost, která ztratí svou osobnost, ztratí motivaci, ztratí hrdost a to je velký problém.“



Chery má první showroom v Průhonicích

Čínská automobilka Chery otevřela svou první prodejnu v Průhonicích u Prahy. Součástí areálu je i servis a importér slibuje i zajištění zásobování náhradními díly podle evropských standardů.

Chery je s 2,6 miliony prodaných vozů jedním z největších výrobců v Číně, přičemž víc než 20 let je největším exportérem aut z Číny. Na základě dosavadní úspěšné spolupráce čínská automobilka pověřila dovozem do České republiky kazašskou společností Astana Motor. Krátce po uvedení značky na český trh otevřela svou první prodejnu v obchodním areálu v Průhonicích u Prahy. Pásku při slavnostním otevření přestřihli generální ředitel Astana Motors Europe Nurlan Shamgonov a ředitel dealerství Chery Praha Jan Vávra.

Vozy Chery pro český trh jsou poháněny zážehovými motory a hybridními systémy. Nejmenší je 4320 mm dlouhé Tiggo 4 CSH (Chery Super Hybrid) za 599 000 Kč. Střední SUV Tiggo 7 s délkou 4553 mm má motor 1.6 l/108 kW za 699 000 Kč i verzi CSH. Vrcholem nabídky je 4725 mm dlouhé Tiggo 8 s motorem o výkonu 108 kW (147 k) za 899 000 Kč nebo se systémem CSH za 1 039 000 Kč.

Chery při servisu a zásobování náhradními díly nebude spolupracovat se značkami Omoda a Jaecoo, které patří společnosti Chery a jejichž vozy mají s modely Chery jsou po technické stránce podobné.

Společnost Chery, založená v roce 1997 provincí vládou ve Wuhu, je dlouhodobě největším čínským vývozcem automobilů. Po prvotních pokusech značka Chery již rok působí v Evropě v některých zemích, především na jihu a východě Evropy, a od té doby zde prodala už 125 000 vozidel. Chery bylo první čínskou automobilkou, které angažovalo evropské designéry a konstruktéry.

Společnost Chery provozuje 15 továren po celém světě, ale svou budoucnost čínský výrobce plánuje v Evropě. „*Chceme vyrábět v Evropě pro Evropu a využívat evropský dodavatelský řetězec,*“ uvádí Chery. V loňském roce společnost Chery převzala bývalý výrobní závod Nissanu v Barceloně. V současné době tam vyrábí lehká užitková vozidla pod značkou Ebro a připravuje zde výrobu vozů značek Omoda a Jaecoo. Druhá evropská továrna je plánována v Turecku.



Významný ekonom dává německým automobilkám jen malou šanci

Ekonom a prezident Kielského institutu pro světovou ekonomiku IfW Moritz Schularick vyvolal (nejen) v Německu pozdvižení, když prohlásil, že tři velké německé automobilky Volkswagen, BMW a Mercedes-Benz nebudou za pět let existovat ve své současné podobě. Naznačil jejich možnou budoucnost ve spojení s čínskými společnostmi, tedy totéž, co uvedl jako možnou perspektivu evropské části společnosti Stellantis její bývalý šéf Carlos Tavares.

Podle Schularicka Německo zaostává v klíčových technologiích 21. století. Mělo by proto vítat zahraniční investory a zaměřit se na nová rostoucí odvětví, jako jsou umělá inteligence, robotika a high-tech obranný průmysl.

Moritz Schularick byl jedním z hostů v diskuzním pořadu moderátorky Caren Miosgy ve státní televizi ARD. Tématem večera byla krize v německém

automobilovém průmyslu a otázka, zda jej lze ještě zachránit. V odpovědi na otázku, zda Volkswagen, BMW a Mercedes budou ve své současné podobě existovat i za deset let, Schularick odpověděl: „Věřím, že vzhledem k současnému stavu německého automobilového průmyslu pravděpodobně ve své současné podobě už do konce desetiletí existovat nebudou. Místo toho si dokáží představit jakési řešení od Volva, tedy strategického investora pro německé automobilky. Mohl by se jednat i o čínského investora, který přinese technologie a otevře přístup na nové trhy.“ Volvo Cars vlastní čínská skupina Geely Group od roku 2010 a po IPO v roce 2021 zůstala jeho majoritním akcionářem.

Schularick kritizoval diskuse o minulosti, tedy o těžce zkoušeném německém automobilovém průmyslu a místo toho doporučil zaměření na témata orientovaná na budoucnost, jako je autonomní řízení: „V celé této na minulost zaměřené debatě zapomínáme na to, co je další revoluce, a pak opět zůstaneme pozadu.“

Presidentka Svazu německého automobilového průmyslu VDA Hildegard Müllerová označila Schularickovu předpověď za absurdní. Vidí úspěšné společnosti a z obtížné situace, jíž automobilky čelí, viní německou politiku a vysoké ceny energií.





Stellantis a bitva kontinentů

Šéfredaktor Automobilwoche Burkhard Riering komentuje vývoj v automobilovém průmyslu.

Carlos Tavares vyrovnává skóre. Ve své nové knize bývalý generální ředitel skupiny Stellantis odhaluje důvody svého odchodu. Chtěl se plně zaměřit na elektromobilitu, zatímco dozorčí rada se proti takovému silnému zaměření postavila. To vedlo k rozchodu. Nový generální ředitel Antonio Filosa změnil kurz v mnoha ohledech, nejen v oblasti pohonných jednotek.

Stellantis v současné době prochází kompletním obratem své investiční strategie. Společnost najednou silně investuje v USA, zatímco v Evropě nadále snižuje náklady. To souvisí s Trumpem. Souvisí to ale i se samotným Filosou, který – přestože je Ital – jako bývalý šéf společnosti pro USA vystupuje velmi „amerikanizovaně“. Portugalec Tavares byl naopak v USA vnímán jako „eurocentrický“, přestože i on v Evropě zavedl přísná opatření na snižování nákladů.

Filosa se chystá udělat Ameriku znovu velkou. Ještě před rokem chtěla společnost Stellantis

přesunout své americké operace do zahraničí. Značky jako Jeep, Ram a Dodge nyní těží z nových modelů vyráběných v amerických továrnách.

A co v Evropě? Mezi deseti značkami, které v současné době zažívají nejprudší procentuální pokles prodeje, jsou tři značky Stellantisu: Lancia, Fiat a Maserati. Italské továrny fungují s extrémně nízkým využitím výrobní kapacity. Pro evropské značky byly slíbeny nové modely. Prozatím je však „Amerika na prvním místě“. Továrny, prodejci, odbory, politici – Filosa, jehož kancelář sídlí v Auburn Hills v Michiganu, vidí růst především v USA.

Pokud se tato situace vyhroťí, povede to k vnitřnímu boji mezi kontinenty. Pak vyvstává otázka, jak stabilní je stále ještě subjekt Stellantis. Tavares se domnívá, že francouzské, italské a americké operace skupiny se možná budou muset vydat každý svou cestou, pokud chtějí přežít. Tlak různých zájmových skupin v těchto zemích je příliš velký. Rovnováha byla ztracena. A značky se stávají pěšáky v geopolitických hrách.



Tvrdý obchod s Trumpem pro Japonsko

Aktuality z automobilového průmyslu agentury Reuters od evropského korespondenta Nicka Careyho.

Právě jsem se vrátil z dovolené na Krétě a kromě úžasné scenérie ostrova mě zarazilo, že jsem neviděl ani jeden elektromobil. Také to ilustruje problém, jemuž čelí Evropská unie. Na rozdíl od Belgie, kde elektromobily představují 34 % prodeje nových aut, v Řecku tvoří pouze 5 % prodeje. Příběh je stejný v celé jižní a východní Evropě. To staví EU do svízelné situace, kdy evropské automobilky volají po změně zákazu, zatímco ti, kteří investovali miliardy do nabíjecí infrastruktury, chtějí jeho zachování.

Japonští výrobci automobilů potřebují přístup na lukrativní americký trh, a to natolik, že zvažují nepraktické a drahé řešení, které by Tokiu pomohlo uklidnit amerického prezidenta Donalda Trumpa v obchodních jednáních. Velké japonské automobilky zvažují dovoz některých svých vozů, které vyrábějí v amerických továrnách, zpět do Japonska. „Zpětný dovoz“ vozů Toyota a Nissan vyrobených v USA by však nedával z obchodního hlediska smysl kvůli vyšším nákladům na pracovní sílu v USA a dopadu slabého jenu. Japonsko loni vyvezlo do USA 1,4 milionu vozidel. Japonské automobilky by tedy musely dovážet obrovské množství aut se ztrátou, aby se zmírnil obchodní deficit.

Největší externí investor Tesly – Norský státní investiční fond – se staví proti odměně v hodnotě 1 bilionu dolarů, navržené pro generálního

ředitele Elona Muska. Druhý největší investor Baron Capital odměnu podporuje. Balíček odměn téměř jistě projde s širokou podporou zejména ze strany Muska milujících malých akcionářů. Také nový zákon v Texasu, kam Tesla loni přestěhovala své sídlo, mu umožňuje hlasovat pro svou velkou odměnu, což mu umožňuje 13,5 % hlasovacích práv Tesly.

Toyota v Indii uvede do konce dekády 15 nových a modernizovaných modelů s cílem zvýšit svůj tržní podíl z 8 % na 10 %. Cílem je, aby se Toyota stala méně závislou na aliančním partnerovi Suzuki, který jí dodává vozidla, která jsou následně přejmenována na Toyoty. Mezi 15 modely budou vlastní vozy Toyoty, vozidla dodávaná Suzuki a modernizované stávající modely.

Nissan uvedl, že v důsledku dopadu amerických cel očekává roční provozní ztráty ve výši 275 miliard jenů (1,82 miliardy dolarů) a varoval, že největším problémem, kterému bude v druhé fiskální polovině roku čelit, budou rizika v dodavatelském řetězci.

